VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Polityki Senioralnej (nr 26)**

z dnia 16 listopada 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Polityki Senioralnej (nr 26)

16 listopada 2016 r.

Komisja, obradująca pod przewodnictwem poseł **Małgorzaty Zwiercan (WiS)**, przewodniczącej Komisji, wysłuchała:

– informacji Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym osób starszych;

– informacji Prezesa Najwyższej Izby Kontroli na temat bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na drogach publicznych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jarosław Zieliński** sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Jan Lach** zastępca Komendanta Głównego Policji wraz ze współpracownikami, **Konrad Romik** dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, **Jerzy Płókarz** prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej, **Stanisław Trzmiel** członek Warszawskiej Rady Seniorów, **Bogdan Szurmak** przewodniczący Rady Seniorów Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy, **Tadeusz Pałka** wiceprzewodniczący Rady Seniorów Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy, **Iwona Kałaska** i **Bożena Rosiak** członkinie Rady Seniorów Dzielnicy Bemowo, **Grażyna Andziak-Zimińska** słuchaczka Uniwersytetu Trzeciego Wieku oraz **Dominika Górnicka** – asystentka przewodniczącej Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Przybylska i Anna Czechowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram 26. posiedzenie Komisji Polityki Senioralnej, stwierdzam przyjęcie protokołu z poprzedniego posiedzenia Komisji. Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum. Witam panie i panów posłów. Witam przedstawicieli rządu, Najwyższej Izby Kontroli i wszystkich pozostałych gości. Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym osób starszych. W drugim punkcie posiedzenia – informację Prezesa NIK na temat bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na drogach publicznych. Czy są pytania do porządku dziennego? Nie słyszę. Przystępujemy do jego realizacji. Proszę o zabranie głosu pana Jerzego Szmita, podsekretarza stanu w MIiB, a następnie pana Jarosława Zielińskiego, sekretarza stanu w MSWiA. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo. Chciałbym przedstawić informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym osób starszych. Skupię się przede wszystkim na podstawowych danych, które obrazują całe zjawisko, potem omówię także działania, które są podejmowane przez ministerstwo wspólnie z MSWiA. Oczywiście pewnie będziemy się wzajemnie uzupełniać w zakresie poprawy bezpieczeństwa osób starszych na drogach. Jednocześnie, Wysoka Komisjo, chciałbym przeprosić, bo równolegle na sali plenarnej odbywa się posiedzenie i mam niedługo zabrać głos w ramach informacji bieżącej, więc muszę

być tam obecny. W związku z tym nie przedłużając, chciałbym zacząć od kilku naprawdę podstawowych informacji.

W 2015 r. w wypadkach drogowych zostało poszkodowanych 42 716 osób, w tym śmierć poniosło 2938 osób, a 39 778 zostało rannych. W porównaniu do roku 2014 oznaczało to zmniejszenie liczby ofiar o ponad 3 tys., w tym ofiar śmiertelnych o 264, rannych o 2768 osób. Około 40% wszystkich ofiar wypadków drogowych w Polsce stanowią tzw. niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, a więc przede wszystkim osoby piesze i rowerzyści. Niestety w bieżącym roku widzimy niewielkie, ale jednak, symptomy pogarszania się tych tendencji zniżkowych, jeśli chodzi o wypadki drogowe. Z czego to wynika – myślę, że będziemy to analizowali w trakcie spotkania. Na razie same fakty.

Najliczniejszą grupę zabitych w wypadkach drogowych w 2015 r. – 835 osób, czyli ponad 28% ogółu – stanowiły osoby w wieku ponad 60 lat. Jak wynika z danych przekazanych przez Komendę Główną Policji, w okresie od stycznia do października liczba osób zabitych w tej grupie wynosiła 688 osób, z czego piesi stanowili 41%. Należy też pamiętać, że piesi w wieku powyżej 60 lat są także sprawcami wypadków drogowych. Kierujący, a więc ci, którzy kierują pojazdami w tej grupie wiekowej, spowodowali od stycznia do października 2015 r. 3194 wypadki, w których zginęło 250 osób, a 3806 zostało rannych. Jak wynika z dostępnych statystyk, w analogicznym okresie bieżącego roku mamy do czynienia ze wzrostem wydarzeń spowodowanych przez kierujących w wieku powyżej 60 lat. Byli oni sprawcami 3543 wypadków, w których zginęły 303 osoby i 4190 osób zostało rannych.

Na podstawie analizy statystyk wypadkowości prowadzonych przez policję zaobserwowano, że w 2015 r. rowerzyści w wieku powyżej 60 lat byli sprawcami 447 wypadków, tj. 27,2% ogółu wypadków spowodowanych przez rowerzystów. Zginęło w nich 78 osób, tj. 58,6%, a 382 osoby zostały ranne, tj. 24,3%. W stosunku do ub.r. liczba wypadków i ich ofiar, spowodowanych przez rowerzystów w wieku powyżej 60 lat… Jednak nadal ta grupa wiekowa stanowi największy wskaźnik w statystykach policyjnych, więc jak najbardziej uprawniona jest potrzeba dyskusji na ten temat.

Działania podjęte na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym na rzecz osób starszych. Przede wszystkim, po raz pierwszy została podjęta inicjatywa z myślą o seniorach: „SenioRowerowy Weekend. Bezpieczeństwo seniorów" – tak nazwaliśmy akcję przeznaczoną dla rowerzystów powyżej 60. roku życia. Zwracamy w niej uwagę na główny cel, tj. kształtowanie prawidłowych postaw polegających na zgodnym z obowiązującymi przepisami poruszaniu się po drodze. W okresie od 24 września do 23 października 2016 r. z inicjatywy resortu infrastruktury i Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przeprowadzono akcję informacyjno-edukacyjną pod hasłem „SenioRowerowy Weekend". Projekt obejmował 10 wydarzeń odbywających się przez kolejne weekendy, soboty i niedziele, na terenie pięciu województw: łódzkie, śląskie, mazowieckie, lubelskie i małopolskie. To są województwa o największej liczbie wypadków z udziałem rowerzystów powyżej 60. roku życia. W ramach tej akcji była wykorzystywana współpraca z parafiami, gdzie organizowano akcje uświadamiające, których celem była poprawa bezpieczeństwa osób starszych. Zgodnie z zapowiedziami ministra infrastruktury i budownictwa pana Andrzeja Adamczyka, który uczestniczył w wydarzeniu kończącym projekt „SenioRowerowy Weekend. Bezpieczeństwo Seniorów", tego typu działania skierowane do grupy seniorów jako uczestników ruchu drogowego będą prowadzone przez KRBRD również w przyszłym roku.

Dodatkowe informacje. Działania edukacyjne podjęte w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2016 r.; podpisanie porozumienia o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym; realizacja społecznej kampanii informacyjnej odnoszącej się do prawidłowych zachowań uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych, oraz zachowanie szczególnej ostrożności przez kierowców; ogólnopolska kampania na portalach internetowych i mediach społecznościowych; publikacja w dniu 28 listopada – a więc to jeszcze przed nami – i realizacja folderu informacyjno-edukacyjnego „Przepis na bezpieczeństwo w ruchu drogowym" dostępnego w pięciu językach oraz udostępnienie zaktualizowanej dla wszystkich uczestników ruchu drogowego w Polsce i w Europie darmowej aplika-

cji „Going to abroad” przygotowanej przez Komisję Europejską we współpracy z instytucjami właściwymi w sprawach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach członkowskich, w Polsce była to współpraca z Sekretariatem KRBRD.

Działania planowane do realizacji jeszcze w tym roku: utworzenie ogólnopolskiej bazy danych o podmiotach świadczących pomoc ofiarom wypadków drogowych. Publikacja tej bazy danych jest planowana na 20 listopada podczas obchodów Światowego Dnia Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych; wybór wykonawcy i rozpoczęcie realizacji zadania polegającego na przeprowadzeniu badań skuteczności wybranych urządzeń bezpieczeństwa pieszych oraz opracowanie wytycznych wyznaczania przejść dla pieszych, przewidywany termin realizacji – rok 2018; wybór wykonawcy i rozpoczęcie realizacji zadania polegającego na opracowaniu wytycznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego, przewidywany termin realizacji – rok 2018; opracowanie ekspertyzy prawnej mającej na celu wskazywanie koniecznych do przeprowadzenia inicjatyw legislacyjnych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego; opracowanie wytycznych zarządzania prędkością na drogach samorządowych i przygotowania do społecznej kampanii informacyjnej, spoty telewizyjne związane z działaniami edukacyjnymi na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego, planowany termin uruchomienia kampanii – rok 2017.

W podsumowaniu chciałbym jeszcze raz podkreślić, że wszystkie działania związane z poprawą bezpieczeństwa na polskich drogach to jeden z priorytetów MIiB i pana ministra Andrzeja Adamczyka, który stoi na czele KRBRD. Myślę, że przy współpracy z policją, jak również przy współpracy z generalnym inspektorem transportu drogowego w tym zakresie uda nam się odwrócić ten trend, który niestety w tym roku został zauważony, mianowicie zwiększenie liczby wypadków i zwiększenie liczby ofiar. Miejmy nadzieję, że te działania, które podejmiemy do końca roku, zaowocują zmniejszeniem zagrożeń na drogach, jakie dzisiaj występują. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję bardzo panu ministrowi. Poproszę pana ministra Jarosława Zielińskiego z MSWiA o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Jarosław Zieliński:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jeżeli pani przewodnicząca pozwoli, to bym prosił, żeby teraz oddać głos panu generałowi Janowi Lachowi, zastępcy Komendanta Głównego Policji, aby uzupełnił dane liczbowe, żeby podał garść istotnych informacji statystycznych, uzupełniając to, co powiedział pan minister, a ja potem to podsumuję. Dziękuję.

Zastępca Komendanta Głównego Policji Jan Lach:

Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, szanowna Komisjo, szanowni państwo. W uzupełnieniu danych przekazanych przez pana ministra chciałem podać liczbę ofiar powyżej 60. roku życia oraz jaki procent stanowi ta grupa wiekowa jako sprawcy wypadków drogowych.

Osoby powyżej 60. roku życia stanowią rocznie około 17% wszystkich ofiar wypadków drogowych, w tym zabici to ok. 28%, a ranni ok. 16%. Najwięcej wypadków i ich ofiar w tej grupie wiekowej odnotowaliśmy w 2014 r., w 2015 r. nastąpiła lekka poprawa. Dla porównania: w 2014 r. ofiar wypadków drogowych było 10 162, w 2015 r. 10 032, przy czym zabitych 915 w 2014 r., 835 w 2015 r., rannych kolejno: 7150 i w 2015 r. 7033.

Dokonując podziału ofiar wypadków na użytkowników dróg, widać, że najwięcej ofiar śmiertelnych występuje wśród pieszych, dalej w kolejności kierujący pojazdami i pasażerowie. Piesi najczęściej ginęli w miesiącach jesienno-zimowych (październik – grudzień), z czego najtragiczniejszy zazwyczaj jest grudzień. Wszystkie dane wskazują na to, że do potrąceń pieszych z tej grupy wiekowej dochodzi najczęściej w obszarach zabudowanych w ciągu dnia. Charakterystyczne jest również to, że najwięcej starszych osób ginie na terenie Śląskiego, Mazowieckiego, Łódzkiego, Wielkopolskiego, Małopolskiego, a więc tych województw, które charakteryzują się dużym obszarem o wysokiej gęstości zaludnienia oraz dużym natężeniem ruchu.

Jeżeli chodzi o sprawców wypadków drogowych, to większość wypadków jest powodowana przez kierujących pojazdami, średnio rocznie jest to około 82%. W grupie sprawców kierujących pojazdami osoby powyżej 60. roku życia powodują coraz więcej wypadków: od 12% ogólnej liczby wypadków w 2013 r. – do 14,3% w 2015 r. I tak wypadki drogowe i skutki spowodowane przez kierujących powyżej 60. roku życia: w 2014 r. było ich 3812, a w 2015r. 3928, czyli wzrost o 116 wypadków. Wśród sprawców ofiar śmiertelnych kierujących pojazdami było 350 w 2014 r., 309 w 2015 r. Rannych w 2014 r. było 4500, a w 2015 r. 4635.

Większość wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących miała miejsce na obszarze zabudowanym, to jest 77% wszystkich wypadków. Sprawcy wypadków kierujący najczęściej samochodami osobowymi stanowili ok. 80%, następnie rowerami – 12% i motorowerami – ok. 3%. Pan minister już wspomniał, ale jeszcze raz przypomnę, że wśród sprawców rowerzystów to właśnie osoby z tej grupy wiekowej powyżej 60. roku życia powodują najwięcej wypadków – 27% ogólnej liczby wypadków z winy rowerzystów.

Najczęstsze przyczyny wypadków drogowych powodowanych przez kierujących powyżej 60. roku życia: nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu – ok. 35% wypadków powodowanych przez tę grupę wiekową, nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego – 15%, niedostosowanie prędkości do warunków – ok. 13%. Liczbowo to stanowi: w 2015 r. nieudzielenie pierwszeństwa 1320 razy, nieprawidłowe zachowanie się pieszego 522, niedostosowanie prędkości 253.

Kolejna grupa sprawców wypadków drogowych to piesi powyżej 60. roku życia. Powodują oni ok. 8% ogółu wypadków drogowych. Starsze osoby były sprawcami ok. 22% wypadków powstałych z winy pieszych, co stanowi 8% ogółu wypadków drogowych, a w tej grupie pieszych jest to 22%. Przekładając to na liczby, spowodowali oni 696 wypadków w 2014 r., 609 wypadków w 2015 r. W tych wypadkach odnotowaliśmy 205 ofiar śmiertelnych w 2014 r., w 2015 r. 165. Rannych było, kolejno: 503 osoby i 457 osób.

Większość wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych, tj. 82%, miała miejsce w obszarze zabudowanym i tak jak w przypadku sprawców kierowców, przytoczę państwu najczęstsze przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych powyżej 60. roku życia. To jest przede wszystkim, i chcę na to zwrócić szczególną uwagę, nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem. Jest to bardzo dużo, bo 55%, a liczbowo to 335 wypadków. Kolejna przyczyna to przekraczanie jezdni w niedozwolonym miejscu – 16%, a w ujęciu liczbowym 86 w 2015 r. Dalej – wejście na jezdnię przy czerwonym świetle – 8% ogólnej liczby wypadków, co daje 46 wypadków. Ofiary śmiertelne: przy wejściu na jezdnię przed jadącym pojazdem w 2015 r. zginęły 83 osoby, przy przekraczaniu jezdni w niedozwolonym miejscu – 20 osób, przy wejściu na czerwonym świetle 13 osób.

Jest to pełny obraz sytuacji użytkowników dróg w kategorii wiekowej powyżej 60. roku życia; z jednej strony przedstawiłem ich jako ofiary zdarzeń drogowych, a z drugiej jako sprawców tych zdarzeń w rozbiciu głównie na kierujących pojazdami, ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów osobowych, i na pieszych. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję bardzo, panie komendancie. Proszę pana ministra.

Sekretarz stanu w MSWiA Jarosław Zieliński:

Dziękuję bardzo panu ministrowi i panu komendantowi, bo była to komplementarna informacja wzajemnie się uzupełniająca. Może w podsumowaniu warto jeszcze dodać i zauważyć, że zwiększa się w Polsce na skutek zmiany struktury demograficznej społeczeństwa liczba osób starszych powyżej 60. roku życia: np. w 2013 r. było ich 8292 tys., a dwa lata później 8802 tys. To jest przesunięcie w ciągu dwóch lat bardzo zauważalne. Z tych zmian demograficznych na pewno też wynikają konsekwencje dla bezpieczeństwa na drogach, z łatwością bowiem można założyć (nie mamy danych, jednak nietrudno to sobie wyobrazić), że na pewno jest to pochodna i konsekwencja choćby tego faktu, który przywołałem, a pewnie są jeszcze inne czynniki związane ze zmianą sposobu życia, przemieszczaniem się większej liczby osób, ale nawet z demografii może wynikać, że więcej osób powyżej 60. roku życia siłą rzeczy uczestniczy w ruchu drogowym, jako piesi

i jako kierowcy. Więc i z tego względu można się mniej dziwić, że ich udział w wypadkach jest większy, aczkolwiek oczywiście to niczego nie usprawiedliwia, bo trzeba robić wszystko, żeby ten stan rzeczy zmienić na lepszy.

Jeżeli chodzi o tendencje, to z tych danych, które zostały przywołane, rysuje się taki obraz, że na przestrzeni lat 2013-2015, a 2016 rok to potwierdza, liczba wypadków z udziałem osób starszych nieznacznie wzrosła, bo o 3,4%, ale jednak wzrosła, przy jednoczesnym spadku, na szczęście, ofiar śmiertelnych w tej grupie. W roku 2016 wystąpiła niestety negatywna tendencja, od 2013 do 2015 r. obserwowaliśmy tendencję spadkową liczby ofiar śmiertelnych, ale jeśli chodzi o 2016 r. niestety jest gorzej i to dotyczy, o czym mówiliśmy na naszym ostatnim posiedzeniu, zarówno wszystkich ofiar, jak i ofiar w wieku starszym, powyżej 60. roku życia, bo taką cezurę wiekową przyjęliśmy do danych statystycznych. Przypomnę jeszcze raz, chociaż pan komendant chyba tego nie mówił: w pierwszym półroczu 2015 r. było 4415 wypadków drogowych z udziałem osób powyżej 60. roku życia, w pierwszym półroczu 2016 r. takich wypadków było 4534. Niewielki wzrost, ale jeżeli chodzi o zabitych, to jest wzrost z 334 do 375 ofiar śmiertelnych powyżej 60. roku życia i o 5 (to wprawdzie niewiele, ale też wzrost) wzrosła liczba rannych: z 3142 do 3147. Trzeba robić wszystko, żeby tę tendencję odwrócić.

W MSWiA jesteśmy w tej chwili na etapie analizy wielorakich przyczyn tego stanu rzeczy i szukamy środków zaradczych, które można uruchomić jak najszybciej, wręcz tu i teraz, żeby odwrócić te złe tendencje. Dzisiaj właśnie Komendant Główny Policji w rozmowie ze mną przed przyjazdem na posiedzenie Komisji przedstawił wstępne opracowanie, z którego będą wynikały nasze działania, ale musimy to jeszcze przeanalizować, bo to jest bardzo roboczy dokument. Będzie on podstawą do zaplanowania działań prowadzących do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych, w tym ofiar śmiertelnych, liczby rannych, oczywiście z udziałem osób starszych.

Ten niepokojący wzrost w pierwszym półroczu br. pojawia się po pozytywnej tendencji w ostatnich latach, toteż musimy dobrze zdiagnozować, z czego to wynika. Wydaje się, że jeżeli chodzi o takie przyczyny, jak infrastruktura drogowa czy działania policji, to tu nie widać powodów, bo infrastruktura drogowa wciąż nie jest oczywiście zadowalająca, ale widać, że się poprawia z każdym rokiem, policja też swoje działania na drogach w ostatnim roku mocno zintensyfikowała, jest więcej patroli, więcej działań profilaktycznych i prewencyjnych, więc muszą to być inne przyczyny. Chcemy je zdiagnozować i oczywiście chętnie się podzielimy wnioskami z Komisją, jeżeli będzie taka potrzeba, bo z tego będą wynikały też konkretne działania.

Przypomnę jeszcze takie procentowe ujęcie, że wśród sprawców wypadków powyżej 60. roku życia zdecydowaną większość stanowią kierujący pojazdami (to jest może dla rozważań Komisji istotna informacja), a w mniejszym stopniu piesi, choć potoczne wyobrażenie jest nieco inne, wręcz odwrotne. Będziemy to też głębiej analizować. Pewnie percepcja osób w starszym wieku jest słabsza, może są inne przyczyny.

Najwięcej wypadków jest powodowanych przez kierujących pojazdami osobowymi z powodu nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu, o czym mówił pan komendant, co może mieć właśnie związek z nieprawidłową oceną sytuacji na drodze. Przyczyny mogą być związane z wiekiem, ze stanem zdrowia, wydłużonym czasem reakcji, słabszym wzrokiem, złą oceną odległości. Pan komendant zauważył też, że wbrew powszechnemu przekonaniu zdecydowana większość wypadków spowodowana przez starszych pieszych miała miejsce na obszarze zabudowanym, a nie na drogach, gdzie jest słabe oświetlenie, poza terenem zabudowanym, poza miastami czy miejscowościami, które są kwalifikowane jako teren zabudowany.

Proszę państwa, jeśli chodzi o działania profilaktyczne, to w zakresie działań MSWiA jest jeden, godny odnotowania instrument. Jest to, na pewno znany państwu, program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej", który od tego roku nosi imię Władysława Stasiaka i obejmuje lata 2016-2017, Rada Ministrów przyjęła go 8 marca 2016 r. Stanowi on kontynuację poprzedniego programu, który funkcjonował w ostatnich latach, tylko nie miał właśnie tego imienia śp. Ministra Stasiaka, ale służył podobnym celom, właśnie profilaktycznym. Wśród projektów, które są współfinansowane w ramach tego programu, znajduje się m.in. wiele przedsięwzięć związa-

nych z bezpieczeństwem w ruchu drogowym, niektóre z nich są wprost nakierowane na bezpieczeństwo seniorów. Mam przed sobą ich wykaz, podam tylko jeden przykład – projekt realizowany przez miasto Zwoleń w woj. mazowieckim, noszące tytuł „Senior bezpieczny w ruchu drogowym". Niektóre działania są wprost adresowane do osób starszych. Inne do wszystkich, a więc i do starszych osób, bo nie wszystkie programy są inicjowane tylko z myślą o seniorach. Ale jeżeli obejmujemy działaniami edukacyjnymi, czy profilaktycznymi ogół uczestników ruchu drogowego, to siłą rzeczy także osoby starsze. W tym programie na przyszły rok, jak i zapewne na kolejne lata, bo chcemy ten program kontynuować, jest przewidziany komponent „Edukacja dla bezpieczeństwa", który obejmuje również upowszechnianie wiedzy i dobrych praktyk w zakresie stosowania zasad bezpiecznego zachowania, w tym bezpieczeństwa seniorów. Informuję o tym, bo samorządy, organizacje samorządowe mogą ubiegać się o wsparcie w ramach tego programu, tj. na ogół realizowane przez ministerstwo w kooperacji z samorządami czy organizacjami pozarządowymi.

Elementem, ktoś pomyśli może, że banalnym, tego programu „Razem bezpieczniej", który realizowała policja we współpracy ze Szwajcarią, jest obecnie taki ruch zachęcania pieszych uczestników ruchu drogowego do używania elementów odblaskowych. Bardzo mocno kierujemy te działania do dwóch grup: właśnie osób starszych, które są mniej sprawne z natury rzeczy w ruchu pieszych, mogą reagować z opóźnieniem, mogą mieć kłopoty z przejściem przez jezdnię, są to też często osoby mniej sprawne czy nawet niepełnosprawne, a także do drugiej grupy, czyli młodzieży. Nawiasem mówiąc, zachęcamy także młodzież, aby docierała z tymi elementami odblaskowymi, z ich promocją do osób starszych. Szkoły organizują takie akcje, zwłaszcza docierania do samotnych osób starszych, które chodzą po zakupy, do kościoła i w innych celach i powinny być jak najbardziej bezpieczne.

To tyle, pani przewodnicząca, z tej garści informacji i próby podsumowania. Problem na pewno nie jest łatwy; w czasach rozwoju motoryzacji, zwiększonego przemieszczania się osób te zagrożenia będą na pewno wciąż obecne, może jeszcze będą wzrastały i działania profilaktyczne, edukacyjne łączące się z poprawą stanu dróg, ciągów pieszojezdnych, poza dobrym oświetleniem, elementami odblaskowymi… No właśnie, zawsze najistotniejszą częścią wszystkich naszych działań będzie na pewno edukacja i profilaktyka i ona wymaga współpracy wszystkich: instytucji rządowych, samorządowych i społecznych. Propagowanie bezpiecznych zachowań na drogach, z praktycznym wymiarem tego o czym mówimy, ze wskazówkami, to zadanie dla nas wszystkich, tu obecnych też. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję bardzo panom ministrom, panu komendantowi. Zauważyliśmy, że bezpieczeństwo w ruchu drogowym osób starszych, jak wynika z przedstawionych informacji, było tematem nieco zaniedbanym – ja mam taki odbiór – mimo że były różne programy, tyle, że ich dokładnie nie analizowano. Pan minister zaznaczył, że staracie się teraz zbierać informacje i zastanawiać się, co jest powodem, że udział osób starszych w wypadkach się nie zmniejsza, ale zwiększa. Mam pytanie do pana ministra – jakie jest zainteresowanie tym programem osób starszych, który pan przedstawił, czy osoby starsze chętnie biorą udział w takich programach? Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję. Kto z państwa chce zabrać głos? Bardzo proszę.

Poseł Michał Szczerba (PO):

Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, panie komendancie, Wysoka Komisjo. Chciałbym, byśmy mieli też świadomość, że tematyka bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w szczególności niechronionych uczestników mnie interesuje i z jednej strony w tym świecie, w którym jest upolitycznione prawie wszystko, chciałbym, żeby jakieś obszary były wyjęte poza politykę. Niewątpliwie, zdrowie i życie człowieka jest i powinno być takim obszarem. Tak też działałem, jako przewodniczący Komisji w poprzedniej kadencji, kiedy otrzymywaliśmy czasami – a zdarzało się to – materiały słabe, niezbyt dobrze przygotowane.

Muszę w tym przypadku, na samym początku powiedzieć i zaproponować panu ministrowi Szmitowi, żeby dokładnie spojrzał jeszcze raz, gdy wróci do ministerstwa, jak wygląda materiał, który państwo przygotowali dla Sejmowej Komisji, dotyczący bezpieczeństwa w ruchu drogowym osób starszych, których w Polsce jest 8800 tys. Cały materiał to dwie strony, połowę pierwszej strony stanowi informacja, że istnieje KRBRD, a druga strona to informacja o programie „SenioRowerowy Weekend. Bezpieczeństwo Seniorów", mówiąca o kilku wydarzeniach, które odbyły się w kilku parafiach. To wszystko. Może pan minister nie widział tego materiału, to podpisywała pani podsekretarz stanu Justyna Skrzydło. Ale mam nadzieję, że ten materiał nie jest przykładem podejścia resortu – który powinien odgrywać kluczową rolę, jeśli chodzi o KRBRD – do tej grupy wiekowej, jaką stanowią seniorzy.

Druga sprawa – materiał pana ministra spraw wewnętrznych i administracji. To są dobrze zebrane informacje policyjne, niemniej program „Razem bezpieczniej", który otrzymał w tej chwili patrona Władysława Stasiaka, powiedzmy sobie, jest to kropla w morzu. Powiem szczerze, ja bym nigdy nie ośmielił się nadać (może tu wykraczam poza zakres merytoryczny, ale…) patronatu byłego ministra programowi, który w obszarze bezpieczeństwa składa się z dziewięciu programów w 2015 r., a w 2016 r. się nie poprawiło, czyli było źle i jest źle. Ale to może pan minister wyjaśni.

Szanowni państwo, musimy mieć pełną informację. Nie udało się jej przekazać w wystąpieniach panów ministrów, ale mamy już dane za pierwsze 10 miesięcy. I jeżeli widzieliśmy w poprzednich latach coroczne zmniejszanie się liczby wypadków na drogach, to w tym roku wygląda to strasznie. Będę chciał spytać panów ministrów o powody, dlaczego tak się dzieje. Przypomnę tylko, że od stycznia do października tego roku liczba ofiar śmiertelnych na drogach zwiększyła się o 101, liczba osób rannych zwiększyła się z 874 do 878. To są dane jeszcze przed tym najtragiczniejszym okresem, o którym mówił pan minister, i słusznie, a mianowicie okresem jesienno-zimowym. Czyli należy założyć, że ofiar, w szczególności ofiar wśród pieszych, będzie o wiele więcej. Pytanie jest następujące – czy w odniesieniu do grupy wiekowej 60+, zdefiniowanej ustawowo w ustawie o osobach starszych, państwo poza „SenioRowerowym Weekendem" i poza programem, który ma obecnie swojego patrona, „Razem bezpieczniej" – co jest kroplą w morzu, jak powiedziałem...Te programy nawet nie są realizowane we wszystkich województwach, tylko w poszczególnych powiatach i gminach, a w przypadku dużego, pięciomilionowego, Mazowsza, w jednej gminie.

My oczywiście mamy, i o tym za mało zostało powiedziane, Narodowy Program BRD na lata 2013-2020 i jeżeli mówimy o bezpieczeństwie w ruchu drogowym, to nie mówimy wyłącznie o statystyce i o rowerach, ale także o bezpiecznym człowieku, o bezpiecznych drogach, o bezpiecznej prędkości, o bezpiecznym pojeździe, o ratownictwie i o opiece powypadkowej, o systemie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, i te wszystkie elementy powinniśmy uwzględniać w naszych działaniach również dla osób starszych. To nie jest czas, żeby rozmawiać o krajowym programie budowy dróg 2014-2023 i o tym, czy jakieś przetargi w tym roku zostały rozpisane, czy zostały rozstrzygnięte, czy raczej to był rok pewnego zaniechania i wyłącznie składania wniosków np. do Powiatowego Urzędu Pracy m.st. Warszawy o możliwość grupowego zwolnienia z generalnej dyrekcji dróg krajowych i autostrad 70 osób w najbliższej przyszłości. W związku z tym, chciałbym jeszcze zadać kilka pytań, których temat też nas zaniepokoił.

Pan minister Adamczyk ostatnio zszokował mnie, nie wiem, jak państwa, tym, że powiedział, że należałoby zacząć na nowo dyskusję na temat zniesienia obowiązku jazdy z włączonymi światłami mijania w ciągu dnia. Jeżeli mówimy o starzejącym się społeczeństwie, o czym wspominał pan minister Zieliński, jeżeli mówimy o coraz większej liczbie ofiar, którą stanowią piesi, w tym piesi seniorzy, i tę dyskusję mieliśmy już za sobą, i wszystkie instytuty badawcze, którymi dysponuje pan minister, miały w tej sprawie jednolity pogląd, iż włączone światła mijania w ciągu dnia zwiększają bezpieczeństwo, to po co otwierać coś, co już zamknęliśmy i zdefiniowaliśmy i, tak powiem, dopięliśmy na drodze legislacyjnej.

Druga sprawa jest taka – w zeszłej kadencji były podejmowane działania dotyczące zmiany prawa o ruchu drogowym w zakresie tzw. pierwszeństwa pieszych. Czy w ogóle

resort i KRBRD przewiduje rozpoczęcie dyskusji, kontynuowanie prac, które były pracami poselskimi w poprzedniej kadencji, ale wspieranymi przez rząd. Przypomnę też, że w poprzedniej kadencji funkcjonowała osoba w rządzie, czyli pełnomocnik ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego powołała pani premier Kopacz. Pytanie – czy taka osoba jeszcze funkcjonuje w aktualnym gabinecie i czy zamierzają się państwo zająć sprawami pierwszeństwa pieszych, bo są opinie i dobre praktyki innych krajów europejskich, gdzie to pierwszeństwo pieszych jest rozwiązaniem cywilizacyjnym, które istnieje.

I wreszcie ostatnia sprawa, bo tych spraw byłoby na pewno mnóstwo, to kwestia przygotowań rządu – to może wykracza poza zakres kompetencyjny obu panów ministrów, ale na pewno wiąże się z bezpieczeństwem i powinno być analizowane przez krajową radę – mianowicie zmiana rozstrzygnięć dotyczących państwowego ratownictwa medycznego. Chcą państwo, aby wszystkie jednostki były publiczne w zakresie ratownictwa medycznego i wykonywały ratownictwo medyczne jako państwowe. Jak jesteśmy do tego przygotowani, również z tego punktu widzenia, że elementem systemu bezpieczeństwa musi być ratownictwo i opieka bezpośrednio po wypadku?

To może tyle i zachęcam, bo jesteśmy po pierwszym roku, by problematyce seniorów w ruchu drogowym poświęcić więcej uwagi. Mam również uprzejmą prośbę, aby te materiały… W szczególności myślę o MIiB, które dysponuje sekretariatem BRD, i ma naprawdę osiągnięcia, to są, panie ministrze, również podręczniki ochrony pieszych, to są takie tomy, że naprawdę warto się nimi pochwalić przed Komisją, nie każdy poseł w tej Komisji i nie każdy gość musi te sprawy ze szczególną uwagą monitorować. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję.

Sekretarz stanu w MSWiA Jarosław Zieliński:

Pani przewodnicząca pozwoli, chciałbym od razu odpowiedzieć, bo potem to umknie. Po tej wypowiedzi mam nadzieję, że inne będą mniej, że tak powiem, upolitycznione, wtedy możemy pozbierać tematy i na nie odpowiedzieć. Pan przewodniczący zastrzegł, że unikał i chce unikać politycznej oceny w analizach dotyczących ważnych problemów, które powinny być wszystkim bliskie i być troską wszystkich, po czym miał wypowiedź polityczną. Niepotrzebnie, panie przewodniczący, niepotrzebnie. Jak pan zauważył, ja tego nie zrobiłem, a mogłem wspomnieć o różnych fasadowych działaniach itd. w czasie poprzednich rządów. Nie, nie chcę tego. Chcieliśmy rozmawiać merytorycznie. Pan sobie z taką, niedopuszczalną, moim zdaniem, może słowo byłoby za mocne, bo chciałem powiedzieć – drwiną, się odniósł do tego programu, który uzyskał imię ministra Stasiaka i jest w nim dziewięć programów, to jest niesprawiedliwa ocena. Daliśmy przykłady, niech pan przeczyta dobrze ten dokument, zanim pan skomentuje. Przedstawiłem…

Poseł Michał Szczerba (PO):

Może pan powie, jaki był budżet tego programu…

Sekretarz stanu w MSWiA Jarosław Zieliński:

Pan pozwoli, pan przerywa mi teraz, to jest niekulturalne, pan jest przewodniczącym tej Komisji, ja jestem pana gościem, tak, że nawet nie wypada. W tym roku były dofinansowane 52 projekty, a dziewięć podaliśmy jako przykłady. 52 projekty wybrane spośród 141 propozycji z kraju, to jak na kwotę 3 mln zł… To jest rzeczywiście niewielki program, ale chcę przypomnieć, skoro już pan chce tak rozmawiać, że wy w projekcie budżetu na 2016 rok – a my odziedziczyliśmy projekt budżetu po koalicji PO-PSL, po rządzie pani premier Kopacz – nie zaprojektowaliście ani złotówki na ten program, tego po prostu nie było w projekcie. My przywróciliśmy program „Razem bezpieczniej". On był po raz pierwszy przygotowany właśnie przez ministra Władysława Stasiaka, dlatego nadaliśmy jego imię programowi, żeby oddać też szacunek panu ministrowi, który zginął w Smoleńsku. To jest dobry pomysł, on powinien być lepiej finansowany i rozszerzony, a to jest kwestia również decyzji Sejmu i możliwości finansowych. Ale wznowiliśmy ten program, a powtarzam, poprzedni rząd go skasował, nie przewidywał jego kontynuacji, a szkoda, bo on jest potrzebny, profilaktyka jest niezwykle ważna. Oczywiście mam świadomość,

że to jest tylko kropla w morzu i w tym sensie się z panem zgodzę, choć to jest „kropla ważna, kropla zauważalna", może też dawać inspirację do działań z wkładem finansowym i organizacyjnym innych podmiotów. Ja bym jednak nie lekceważył tego programu.

Po drugie, niech pan się nie rozpędza, trzeba pokory. Z faktu, że przez 10 miesięcy 2016 r. liczba wypadków, w tym zabitych, jest większa niż w poprzednim roku, proponowałbym nie wyciągać wniosków takich, że ktoś coś zaniedbał, zlekceważył, bo nikt niczego nie zaniedbał ani nie zlekceważył, wręcz przeciwnie. Przyczyny tego są już analizowane, ale rok się jeszcze nie skończył. Mam nadzieję, bardzo bym chciał, zależy nam na tym, żeby nie było tendencji wzrostowej i żeby nie przekroczyć, jak się rok zamknie, tej magicznej liczby 3 tys. ofiar śmiertelnych. 2464 osoby zabite w ciągu 10 miesięcy. Mam nadzieję, że te dwa miesiące nie przyniosą takiego wzrostu, że zostanie przekroczona ta magiczna liczba, bo ona po raz pierwszy ostatnio spadła, w 2015 r. Chcemy to utrzymać i obniżać, prowadzić do zera, to jest oczywiście marzenie, ale naprawdę bym prosił o to, żeby ostrożnie wyciągać wnioski, czy raczej pochopnie ich nie formułować, bo to wymaga analiz, dużej pracy analitycznej i myślę, że to za krótki okres do porównania, żeby powiedzieć, że jest tendencja, która się zmieniła. Być może jest to po prostu, mamy nadzieję, tylko wycinek czasu, który dał nieco gorsze wyniki, ale tendencja spadkowa jednak się nie potwierdzi ostatecznie, że nie będzie trwała. Zrobimy wszystko, żeby tak było. No i prośba, żeby jednak rozmawiać bez polityki o tym wszystkim, bo gdy chodzi o życie ludzkie, to nie jest polityka.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Bardzo proszę. Nie, nie będziemy się odnosić… Chce pan odpowiedzieć…

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Tak, bo do mnie bezpośrednio było skierowanych kilka pytań, w związku z tym chciałbym odpowiedzieć. Ale zanim do tego przejdę, chciałem powiedzieć, że jest ze mną pan Konrad Romik, sekretarz Krajowej Rady BRD i w dalszej części będzie z państwem uczestniczył w posiedzeniu, bo patrzę na zegarek i pewnie niedługo będę poproszony na salę plenarną. W największym skrócie chciałem odpowiedzieć panu przewodniczącemu na kilka pytań czy wątpliwości. Przede wszystkim zacznę od tego, że na koniec mojego wystąpienia podałem dziewięć działań, które były podejmowane, bądź będą podejmowane w tym roku i być może nie ma ich w tym materiale, ale wymieniłem je w swoim wystąpieniu i wyczytałem je po kolei, myślę, że wystarczająco wyraźnie. Jeżeli trzeba, to oczywiście materiał będzie o nie uzupełniony. To jest pierwsza sprawa.

Druga dotyczy wypowiedzi pana ministra Andrzeja Adamczyka na temat włączania świateł w ciągu dnia. Niestety nie ma tutaj jednoznacznego stanowiska różnych środowisk i ekspertów i pan minister ma prawo, również w tej sprawie, po prostu dyskutować. Nie mówimy o gotowych rozwiązaniach, o zmianach, tylko o dyskusji. Myślę, że dyskusja o bezpieczeństwie ruchu drogowego czy innych aspektach jest po prostu konieczna.

Jeżeli chodzi o sprawę pierwszeństwa pieszych na przejściach. W ubiegłej kadencji Sejmu byłem członkiem Komisji Infrastruktury i członkiem specjalnej podkomisji, która zajmowała się tym projektem, ten projekt został ostatecznie odrzucony, a wtedy Platforma Obywatelska, przypomnę, miała większość w Sejmie i mogła go przyjąć. Mówię jako uczestnik i mam prawo tak mówić, bo byłem bardzo aktywny w tym procesie. Zwyciężyły dwa poglądy, że nie przyjęto tego rozwiązania. Po pierwsze, trudność w sformułowaniu prawa w tym zakresie. Dzisiaj mamy prawo jednoznaczne: pieszy jest chroniony na przejściu. I koniec kropka, na przejściu jest chroniony. Jak to wygląda w praktyce, wszyscy wiemy. Niemniej wszyscy mamy przynajmniej jasny przepis. W przypadku propozycji, które padały, a były różne w trakcie prac podkomisji (bo przede wszystkim podkomisja pracowała), pojawiły się ogromne problemy ze sformułowaniem jednoznacznego przepisu, w jaki sposób chronić uczestnika pieszego, który zbliża się do przejścia, sygnalizuje chęć przejścia, który zamierza wejść na przejście? Pojawiły się, po prostu, problemy ze sformułowaniem jasnego, jednoznacznego prawa, w tym zakresie. I w związku z tym od tego odstąpiono.

A druga sprawa – mówiłem o aspekcie prawnym, a w aspekcie merytorycznym, życiowym, to widzimy często, jakie są zachowania. Nie chcę nikogo stawiać w złym świetle, ale widzimy, jak wiele jest niezdecydowania przy przechodzeniu przez jezdnię. To, co nas wtedy powstrzymało przed poparciem tych rozwiązań, to była obawa, że szczególnie w tym okresie przejściowym, gdy nie dotrze do świadomości społecznej, przede wszystkim kierowców, że jest absolutna ochrona pieszego nawet w okolicach przejścia – bo też trudno było zdefiniować, czy on jest chroniony: metr od przejścia, od krawężnika dwa metry, czy sygnalizuje chęć przejścia, w jaki sposób ma sygnalizować chęć przejścia przez jezdnię? To wszystko tworzyło sytuację, w której większość sejmowa – podkreślam większość sejmowa zdecydowała się jednak, żeby tego rozwiązania zaniechać. To był wynik bardzo głębokiej, długotrwałej dyskusji wewnątrz podkomisji i Komisji sejmowej. Taka była ostateczna decyzja Wysokiej Izby.

Jeżeli chodzi, szanowni państwo, o budownictwo drogowe – pan przewodniczący wspomniał o jakichś problemach w tym zakresie w ostatnim roku. Powiem tak: zadania skierowane do pierwszego etapu przetargów w okresie od stycznia do 15 listopada – były na kwotę 3367 mln zł; zadania skierowane do drugiego etapu przetargu, było to15 zadań – na kwotę blisko 10 mld zł; zadania, które zostały skierowane do realizacji, a więc zupełnie nowe decyzje, w kluczowych dla Polski odcinkach dróg ekspresowych i autostrad – na kwotę 10 400 mln zł; umowy zawarte w okresie od 16 listopada 2015 r. do 15 listopada 2016 r. – to jest 25 umów o łącznej wartości 11 700 mln zł. To tyle odpowiedzi na temat, o którym pan przewodniczący wspomniał tak mimochodem, zatrzymania czy zaniedbania w zakresie modernizacji dróg. Dziękuję bardzo. Informuję niestety, że muszę już opuścić salę, pan Konrad Romik, sekretarz Krajowej Rady BRD na pewno mnie w pełni zastąpi.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję bardzo panu ministrowi. Pan przewodniczący powiedział, że grzecznie chce jeszcze odnieść się do wypowiedzi panów ministrów. Mam nadzieję, że będzie faktycznie grzecznie. Krótko i grzecznie.

Poseł Michał Szczerba (PO):

Szanowni państwo, panie ministrze, bo powiedziałem… naprawdę na posiedzeniach tej Komisji są o wiele mniejsze emocje niż Komisji Sprawiedliwości, gdzie za chwilę pójdę i będziemy debatować na temat Trybunału. Projekt „Razem bezpieczniej" był odziedziczony przez waszą ekipę i był kontynuowany w latach 2007-20015, z identycznym budżetem jak tegoroczny budżet, czyli 3 mln zł rocznie. Problem, panie ministrze, jest taki, że możliwość prowadzenia działań za tak mały budżet – 3 mln zł, na cały kraj, w obszarze różnych zadań dotyczących bezpieczeństwa, powoduje, że to BRD gdzieś tam ginie, i to jest problem. Moją motywacją było to, żeby wspólnie się zastanowić, czy tego programu nie można było jeszcze bardziej rozszerzyć, szczególnie z wykreowaniem w ramach niego – bo tego nie ma do tej pory, jest tylko komponent na rzecz społeczności lokalnych – komponentu poświęconego sprawom osób starszych, być może w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. I to jest, powiedziałbym, propozycja konkretyzująca, którą chciałem sformułować.

Jeżeli przytoczyłem dane policyjne, o których już wiemy, za ostatnie 10 miesięcy, to tylko po to, żebyśmy lepiej się przygotowali do tych najtrudniejszych miesięcy, czyli listopada i grudnia, żeby liczba ofiar śmiertelnych i rannych się nie powiększyła. Być może trzeba wrócić do działań, które wcześniej przynosiły jakieś rezultaty. Nie będę pana ministra uczył, bo jest pan większym specjalistą ode mnie w zakresie „Trzeźwych poranków" itd., ale coś trzeba z tym zrobić, bo to wszystkich nas niepokoi. I druga sprawa, powinniśmy już teraz analizować, co takiego złego się stało w roku 2016, czy to ze względu na likwidację być może tej kompetencji, którą wspólnie przegłosowaliśmy, czyli prowadzenia przez straże gminne fotoradarów i zniknięcia tych 400 fotoradarów, które były w różnych miejscach, ta liczba wypadków wzrasta. Liczę więc na merytoryczną współpracę, ale też mówię bardzo szczerze, że nas ta problematyka w tej Komisji będzie interesowała i będziemy do niej wracać. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, jeszcze pan minister jedno zdanie.

Sekretarz stanu w MSWiA Jarosław Zieliński:

Rzeczywiście, żeby nie przeciągać tego, panie przewodniczący – chcemy zwiększyć finansowanie tego programu. W tym roku dążymy do tego, żeby to była wyższa kwota, nie będzie jakaś bardzo wielka, ale gdyby to było 5 mln, czego chcemy, to by było więcej możliwości. Ten program warto rozwijać. Mówiłem o tym, że minister Stasiak stworzył ten program, potem on był kontynuowany, ale jeszcze raz powtórzę, żeby nie było tak za dobrze – jednak pana koalicja tworząc projekt budżetu na 2016 rok, nie przewidziała finansowania tego programu. Niestety to prawda. My to przywróciliśmy i chcemy ten program rozwijać. No tyle, żeby już dalej nie brnąć.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję, panie ministrze. Już oddaję głos naszym gościom. Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Seniorów Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy Bogdan Szurmak:

Bogdan Szurmak, Rada Seniorów Dzielnicy Mokotów. Panie ministrze, pan wybaczy, co prawda temat już został lekko poruszony, ale skieruję swoje pytanie do pana generała. Jak wygląda sytuacja po akcji likwidacji radarów? Czy liczba wypadków wzrosła, czy nie? Jestem mieszkańcem Mokotowa i chwaliłem sobie czas, kiedy na skrzyżowaniu Sobieskiego i Sikorskiego stały te fantastyczne radary. Tak to dyscyplinowało kierowców, że było naprawdę o wiele mniej wypadków, aniżeli przed postawieniem tych radarów. Teraz liczba wypadków, sądzę, wzrosła, bo słyszę ze swojego balkonu od czasu do czasu, jakie stamtąd huki dochodzą.

Na przykład na Spacerowej był radar, który ograniczał prędkość do 40 km, kierowcy się do tego stosowali, nie było żadnych problemów. Radar zniknął, a co dodano? Ścieżkę rowerową na jezdni. Dodatkowe utrudnienia, w tej chwili tam wyścigi samochodowe można urządzać. Zresztą takie wyścigi samochodowe odbywają się w jedną i drugą stronę, czyli od Wilanowa do Śródmieścia i od Śródmieścia w stronę Wilnowa na Sobieskiego. Tam jest dosłownie palenie opon. A radary nie działają.

Drugie pytanie. Buduje się coraz więcej ścieżek rowerowych. Jaka jest pana opinia na ten temat? Czy te ścieżki powinny być lokowane na chodniku? To stanowi bezpośrednie zagrożenie dla pieszych, którzy wysiadają, czy wsiadają na przystankach autobusowych, bo te ścieżki rowerowe są usytuowane bezpośrednio naprzeciw wyjścia autobusów, a jeszcze gorzej, jeżeli jest to przejście naziemne, bo w windzie otwierają się drzwi prawie na ścieżkę rowerową. Czy nie lepiej budować ścieżki rowerowe na jezdniach? To tylko tyle. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, pan.

Członek Warszawskiej Rady Seniorów Stanisław Trzmiel:

Stanisław Trzmiel, reprezentuję warszawską radę. Proszę państwa, właściwe odżywianie i ruch to możliwość 70% zdrowia, czyli można przy dobrym odżywianiu i ruchu dożyć spokojnie stu lat bez nerwów i podjazdów. To jest jedna sprawa. Druga – w związku z tą dewizą na mojej Pradze – bo mieszkam w prawobrzeżnej Warszawie – ludzie zaczęli masowo jeździć na rowerach. Wobec tego nie oczekuję od panów odpowiedzi na moje pytania (zadam je na posiedzeniu warszawskiej rady, jak zamierzają rozwiązać te problemy, bo one nie są rozwiązane), ale podzielę się swoimi uwagami. Dawniej jechał jeden rower, dwa czy trzy, teraz dziennie jeździ kilkaset rowerów i zaczyna to być po prostu w miarę niebezpieczne. W alei Waszyngtona 2 tys. metrów od parku jest pętla, jeździ ogromna liczba osób i robi się totalny bałagan, dochodzi do drobnych zderzeń. Wobec tego należałoby szczególnie tę pętlę tak podzielić, żeby jedna strona była przeznaczona dla pieszych, a druga dla rowerów. Tego nie ma. Tak samo te wszystkie chodniki, rowerzyści jeżdżą chodnikami a nie jezdnią, bo mówią, że na chodniku jest bezpieczniej, ale jeżeli tych rowerów jest ogromnie dużo, to należałoby te chodniki również podzielić na część pieszą i rowerową. I z tym, jak powiedziałem, problemem, zwracam się do państwa, oczekuję, że będziecie naciskać na różne władze. Jest ze mną koleżanka, z którą

wystąpimy w radzie Warszawy z zapytaniem, jak widzą rozwiązanie tych problemów w najbliższej przyszłości.

Rozmawiałem z panem generałem, że na przejściach dla pieszych nie widzę przestrzegania przepisów, no, może zdarzy się, że jeden na tysiąc przeprowadzi rower przez pasy. Tak mówi przepis. Czego bym oczekiwał? Profilaktyki. A najbardziej skuteczne będzie to, jak od czasu do czasu pojawi się policjant, np. u nas przy Kinowej, bo tam jeżdżą tysiące rowerów. Na razie będzie postępował profilaktycznie, a jak to nie zadziała, to zapłacą mandat i zaczną przeprowadzać rower. Nie może być tak, że jest duży ruch, a rowerzyści spieszą się i potrącają przechodniów. Tyle bym chciał powiedzieć – najbardziej mi zależy na uporządkowaniu sytuacji, żeby na przejściach dla pieszych rowerzyści nie robili sobie harców, tylko żeby profilaktyka zrobiła swoje. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pani.

Słuchaczka Uniwersytetu Trzeciego Wieku Grażyna Andziak-Zimińska:

Grażyna Andziak-Zimińska, rowerzystka od kilkudziesięciu lat. Pozwolę sobie zwrócić się do pana komendanta. Na pewno profilaktyka, akcje uświadamiające, prawidłowe poruszanie się nie tylko na ścieżkach rowerowych, ale i tam, gdzie ich nie ma. Pan minister, który wyszedł, wspomniał o akcji dotyczącej bezpieczeństwa seniorów na forach internetowych i społecznościowych. Już na poprzednim posiedzeniu, kiedy rozmawialiśmy o bezpieczeństwie seniorów, pan minister przedstawił informację o kontaktach z dzielnicowymi. Coś takiego, jak meilowy kontakt – mówię cały czas o seniorach – z dzielnicowym, albo akcje internetowe i społecznościowe, chyba jednak nie zdaje egzaminu. Myślę, że akcje typu parki, skwery, gdzie można naprawdę uświadamiać nie tylko seniorów rowerzystów, ale przede wszystkim młodych ludzi. Seniorom można chyba trochę pofolgować, nie mówię o sobie, choćby ze względu na wiek, kiedy już mają mniejszy refleks itd. To, o czym pan mówi, to jest rzeczywiście nagminne i nie ukrywam, że chociaż czuję się dosyć pewnie i na ulicy, i na ścieżkach, to jednak przed młodymi się chronię.

Mam taki pomysł, może to dosyć śmiesznie zabrzmi, ale znów związany z bezpieczeństwem seniorów na ulicy. Panie komendancie policji, myślę, że wprowadzenie jakichś symbolicznych kar za wtargnięcie starszych ludzi na jezdnię przy czerwonym świetle, by odniosło lepszy skutek, ponieważ z mojej obserwacji wynika, że policja chyba jest bardzo tolerancyjna właśnie wobec starszych ludzi. No bo kończy się tylko na pouczeniach, a jest to tak nagminne, że, przypuszczam, stąd tak liczne wypadki. Oczywiście, z tymi karami trochę zażartowałam, ale może zastosować jakiś sposób, który zmotywuje starszych ludzi do tego, żeby czerwone światło było świętością. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję bardzo. Proszę pana.

Prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej Jerzy Płókarz:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Jerzy Płókarz, Krajowy Sztab Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej. Szkoda, że pan wiceprzewodniczący wyszedł, bo chciałem się też troszeczkę przyłączyć do stwierdzenia, że to, że zwiększa się liczba wypadków, niekoniecznie jest winą rządu danej kadencji, lecz przepisów w jakimś poprzednim okresie wprowadzanych, a nie zawsze winą służb.

Mam pytanie. 35% rowerzystów nie daje pierwszeństwa przejazdów w ruchu drogowym. Czy państwo nie uważają, że jednak doprowadzenie w ostatnim okresie do pewnego hołubienia rowerzysty, niemal wmawiania mu (w końcu człowiekowi, który często nie ma przygotowania do ruchu drogowego, no bo nie musi mieć prawa jazdy, nie musi zapoznawać się z przepisami ruchu drogowego), że on jest świętością, że ma wszędzie pierwszeństwo, na dodatek tworzenie tego prawa pierwszeństwa przy jechaniu ścieżką rowerową przez jezdnię w sytuacji, kiedy nadjeżdża samochód (naturalną rzeczą jest, że kierowca patrzy na chodnik, czy tam się nie porusza pieszy, widzi, że nikt w realnej bliskości do wkroczenia mu na drogę przejazdu nie znajduje się, jedzie dalej), a rowerzysta pędząc wpada pod ten samochód, czy na samochód – że to hołubienie jest przesadne? Czy nie należałoby dla bezpieczeństwa tychże rowerzystów jednak odejść od tej zasady

i sprawić, by było tak jak kiedyś – jesteś słabszy, musisz uważać na samochody. Nie masz pierwszeństwa. W tej chwili, jak przejdziemy się po szpitalach urazowych – my zrobiliśmy taki przegląd dzięki naszym lekarzom pracującym właśnie na urazówkach, widać, że znacznie podwyższyła się liczba hospitalizowanych pacjentów właśnie rowerzystów, co potwierdzają lekarze. Bo on miał pierwszeństwo. Mój tata był prawnikiem i mówił – uważaj, zawsze pamiętaj o zasadzie, że na cmentarzu jest masa nagrobków, na których widnieje napis – tu leży ten, który miał pierwszeństwo przejazdu. Czy ten przepis właśnie nie zwiększa niebezpieczeństwa dla rowerzystów, a i dla starszych ludzi? Miałem to samo pytanie, które pan zadał – przygotowałem sobie: czy są jakieś dane, ile osób starszych ucierpiało w ostatnim roku w wyniku kolizji z pędzącym rowerzystą, bo ci rowerzyści pędzą chodnikami, niby ścieżkami, ale pamiętajmy, że to jest tylko linia. Pędzą na oślep.

Jeżeli chodzi o światła mijania, to powiem panu posłowi, że to nie jest tak. Uważam, że jest miejsce na dyskusję i powinniśmy się dobrze zastanowić, bo światła powodują większą widoczność jednych, ale mniejszą widoczność innych. A dobrze by było, gdyby na drodze wszyscy użytkownicy byli równo widoczni, bo zasłanianie, czy odwracanie uwagi od innego uczestnika ruchu może właśnie powodować niebezpieczeństwo.

Jeżeli chodzi o państwowe ratownictwo medyczne, to ja reprezentuję organizację społeczną współdziałającą od kilkudziesięciu lat ze służbami ratunkowymi, niesiemy pomoc. Chciałbym, panie ministrze, w imieniu społecznej organizacji powiedzieć coś odwrotnego. Bezwzględnie uważamy, że w ratownictwie nie ma miejsca na prywatę. Tu powinny być przede wszystkim służby państwowe, bo to państwo odpowiada za obywatela i nie tylko ma decydować, kto da niższą stawkę w przetargu, a później te świadczenia są katastrofalne. W ratownictwie nie ma miejsca na oszczędności. Budżet nie jest z gumy, ale jak najbardziej służby ratownicze, wszelkie działania ratownicze powinny być państwowe. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję bardzo. To chyba wszystkie pytania. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi.

Zastępca Komendanta Głównego Policji Jan Lach:

Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo. Bardzo się cieszę, że problematyka ruchu drogowego wzbudza wśród państwa takie zainteresowanie. Wielokrotnie jako policjant na różnych stanowiskach, również mój kolega, uczestniczyłem w spotkaniach UTW, na które przychodzili seniorzy. I zawsze temat ruchu drogowego budził żywe zainteresowanie. Policja zwraca na użytkowników ruchu drogowego szczególną uwagę. Na różnego rodzaju spotkaniach wielokrotnie jest omawiane bezpieczeństwo w ruchu drogowym osób starszych. Wiele programów, poza tym ogólnopolskim, wymienionym przez pana ministra, jest realizowane lokalnie, są podejmowane setki inicjatyw w celu poprawy bezpieczeństwa. Tam właśnie ludzie, z jednej strony policjanci, z drugiej zarządcy dróg, użytkownicy, czyli seniorzy, omawiają konkretne przypadki, gdzie jest źle, gdzie możliwa jest poprawa i temu my, jako kierownictwo komendy głównej patronujemy, rozliczamy to i oczekujemy, w tym zakresie, efektów.

Ustosunkowując się do państwa wypowiedzi – bardzo cenne są dla nas takie wskazania, jak pańskie o ulicy Kinowej. Po zakończeniu obrad Komisji bezpośrednio skontaktuję się z komendantem stołecznym policji i zajmiemy się tym problemem.

Chcę państwa poinformować, wielokrotnie mówił o tym pan minister spraw wewnętrznych, że funkcjonuje mapa zagrożeń bezpieczeństwa. W skali kraju jest ponad 16 tys. zgłoszeń. Ale głównym problemem dla lokalnej społeczności, o czym wielokrotnie policja nie wiedziała, jest właśnie bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zgadzam się z panią, która wcześniej zabrała głos w dyskusji, że to oczywiście dla seniorów może stwarzać utrudnienia. Ale to jest, przypominam, jedna ze ścieżek możliwości wskazania tych uchybień, wskazania, co trzeba poprawić.

Spotkania dzielnicowe. Dzielnicowi pod naszymi auspicjami idą w kierunku wyznaczonym przez pana ministra, są odciążeni od wszelkich działań wykraczających poza obszar ich bezpośredniego kontaktu ze społeczeństwem. Mają być wśród społeczeństwa i słuchać, co mieszkańcy, w niektórych sprawach przede wszystkim seniorzy, mają

do powiedzenia i wskazują, co musimy zrobić, jeżeli to jest w kompetencji policji, bo nie wszystko jest w naszej kompetencji, o czym już mówiliśmy – przypomnę o infrastrukturze, czy ścieżkach rowerowych. Ale również z inicjatywy policji można wspomóc lokalne inicjatywy i występować do różnych czynników, czy osób decydujących o pewnych sprawach. Jest to bardzo ważne i na to zawsze zwracamy uwagę, nie zaniedbujemy tego tematu.

Oczywiście analizujemy sytuację pod różnymi kątami, badamy, jak doszło do wypadku, kto był sprawcą, co było przyczyną, że są ofiary śmiertelne. Jeżeli stwierdzamy, że najwięcej ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów stanowią osoby w wieku 60+, to tak ukierunkowujemy działania policjantów, żeby zapewnić uczestnikom ruchu bezpieczeństwo. I tak jest z różnymi kategoriami pod względem wiekowym, czy przyczyn tych zdarzeń. Ja również przeanalizowałem te wypadki, czy zdarzenia drogowe ze względu na przyczyny. I tak koncentrujemy działania policjantów, żeby te najbardziej dolegliwe przyczyny minimalizować.

Jeżeli chodzi o pierwszeństwo rowerzystów – wracam do ostatniej wypowiedzi – na ścieżkach rowerowych. Takie są przepisy, tak je ustawodawca skonstruował, żeby zrównoważyć prawa wszystkich osób, nie eksponować jakieś uczestnika ruchu drogowego. Rowerzysta w pewnych obszarach ma pierwszeństwo, ale w niektórych nie. Kierujący pojazdem ma pierwszeństwo w pewnych sytuacjach, w innych nie. I trzeba się tej regulacji trzymać. Nie przypuszczam, żeby zmiana tej równowagi doprowadziła do znaczącej poprawy sytuacji. Jeżeli wszyscy będziemy przestrzegać rygorów obowiązujących uczestników ruchu drogowego, to będzie porządek. Myślę, że ta równowaga, czy jej brak, jak pan stwierdził, w pewnym momencie, nie ma zdecydowanego wpływu.

O profilaktyce już powiedziałem. Bezpieczeństwo seniorów – bardzo nam na tym zależy. Powiem, że tak blokowo podchodzimy do seniorów. Chociażby w woj. opolskim funkcjonuje program „Bezpieczny senior". Jeżeli policjant w danym obszarze stwierdza, że np. największym zagrożeniem są chociażby przestępstwa na szkodę seniorów metodą „na wnuczka", to tam kierujemy szczególne działania policji, żeby zminimalizować przestępstwa i ochronić te osoby. Jeżeli w danym obszarze największym zagrożeniem jest zachwianie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, to tam kierujemy nasze działania. Naprawdę, proszę uwierzyć, że działania policji są przemyślane, odpowiednio ukierunkowane, tak żeby osiągać jak najlepsze efekty.

W zakresie fotoradarów – nie mamy badań. Ustawodawca podjął taką decyzję i my się po prostu do tego dostosowujemy. Nie chciałbym się w tej sprawie wypowiadać, ponieważ policja nie dysponuje żadnymi badaniami, bo też i nie jest zadaniem policji czy ministra spraw wewnętrznych, by wskazywać jednoznacznie, że brak, czy liczba radarów ma wpływ na zwyżkę czy obniżenie liczby zdarzeń drogowych. Jeżeli wrócimy do Komendy Stołecznej Policji – bo mówiliśmy w pierwszej części o tendencjach wzrostowych liczby wypadków, ofiar śmiertelnych – ale to nie dotyczy to wszystkich województw. Po likwidacji fotoradarów na terenie Warszawy odnotowano, co prawda, 4% wzrost wypadków w ciągu 10 miesięcy, ale, proszę państwa, jednocześnie ponad 16% mniej ofiar śmiertelnych. Chcę przez to powiedzieć, że trzeba patrzeć też na okoliczności zewnętrzne, analizować całokształt sytuacji.

Wracając do wzrostu wypadków w ciągu 10 miesięcy, tak tutaj podkreślanego, chcę jasno i wyraźnie potwierdzić: mimo że w stosunku do 2015 r. liczba ofiar śmiertelnych jest o 101 osób wyższa po 10 miesiącach br., to podkreślam z całą mocą, że liczba wypadków i ofiar śmiertelnych w tym roku jest i tak o wiele mniejsza niż we wszystkich poprzednich latach, czyli licząc wstecz od 2014 r. Wyjątkowy był pod tym względem rok 2015. Oczywiście zrobimy wszystko, żeby liczba ofiar nie wzrastała.

Ścieżki rowerowe w pasie drogowym. Generalnie, o tym decyduje projektant, tak umiejscowione są te ścieżki, jak pozwala infrastruktura, raz są wzdłuż chodnika, raz w pasie drogowym. Nie widzę zagrożenia w tym obszarze; to rozwiązanie funkcjonuje niemal w każdym wysoko rozwiniętym kraju europejskim, dlaczego u nas ma nie funkcjonować? Nie powoduje to specjalnie wzrostu liczby wypadków, zagrożeń dla niechronionego uczestnika ruchu drogowego, jakim jest rowerzysta.

Wskazuje pan również w pierwszej wypowiedzi na przekraczanie prędkości. Myślę, że już o tym powiedziałem – reagujemy na każde zgłoszenie o pojawiających się zagrożeniach, nie o wszystkich czasami wiedzieliśmy. Mamy również świadomość, że zdarza się „palenie opon" w poszczególnych miejscowościach. Poproszę po spotkaniu o informację, w którym to jest miejscu Warszawy, pan dyrektor biura ruchu drogowego zbierze informacje – proszę o ich przekazanie – i natychmiast tym problemem się zajmiemy. Wspomniał pan, że mówiono o tym na posiedzeniu rady dzielnicy. Zachęcam do takiej aktywności, bo my na każdy sygnał będziemy reagować i zdajemy sobie sprawę, że wspólne rozwiązywanie problemów, w tym związanych z bezpieczeństwem w ruchu drogowym, także z bezpieczeństwem uczestniczących w ruchu seniorów, jest najważniejsze. I liczę na państwa pomoc również w tym zakresie.

Myślę, że odpowiedziałem na zdecydowaną większość pytań, a jeżeli czegoś nie dopowiedziałem – to proszę mówić. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Jeszcze jedno pytanie?

Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Raczej odpowiedź, pani przewodnicząca. Konrad Romik, sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jeżeli mogę uzupełnić to, co powiedział pan generał, bo to jest dosyć istotne. Powracając do kwestii związanych ze ścieżkami rowerowymi, poruszaniem się. Powiedzieli państwo o wzroście liczby rowerzystów w ruchu drogowym oraz ścieżek rowerowych. Sekretariat krajowej rady podejmie zadanie dosyć ciężkie, ale wykonalne – opracowanie na podstawie analityczno-badawczej – to będą kwestie badawcze wszystkich elementów infrastruktury rowerowej, czyli sprawdzenie elementów związanych z poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym, samo usytuowanie ścieżek rowerowych, zainstalowanie infrastruktury oświetlenia dynamicznego i wszystkich tych elementów, które determinują dzisiaj zarządcę przy realizacji takiego zadania – szczegółowego opracowania inżynieryjnych wytycznych technicznych organizacji bezpiecznego ruchu drogowego. Żeby zaproponować konkretne rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo rowerzystów pod względem inżynieryjnym, musimy przebadać dotychczasowe rozwiązania w tym zakresie, nie tylko międzynarodowe, ale również stosowane w kraju, żeby wskazać te elementy, które rzeczywiście mają bezpośredni wpływ na jakość ruchu w różnych warunkach pogodowych, różnych obszarach, różnej zabudowie obszarów miejskich i pozamiejskich. Chcemy przeprowadzić przekrojowe badanie ze wszystkimi możliwymi czynnikami wpływającymi na rowerzystę i jego bezpieczeństwo pod kątem inżynieryjnym.

Chciałbym się jeszcze odnieść do akcji i ważnych działań, które prowadzimy wspólnie, czyli do akcji „SenioRowerowy Weekend" organizowanej przez sekretariat krajowej rady, ale oczywiście przy współpracy z członkami krajowej rady, jak również na poziomie wojewódzkim. Mam na myśli policję, struktury wojewódzkich rad bezpieczeństwa i wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Proszę państwa, w to działanie zaangażowało się ponad 6 tys. seniorów. Ta akcja miała także na celu zidentyfikowanie ich potrzeb przed i po. Naszym działaniem chcieliśmy kompleksowo objąć grupę senioralną – a przypomnę, że były to nie tylko warsztaty, nie tylko edukacja, ale i, zgodnie z filarami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, sprawdzanie stanu technicznego rowerów seniora, sprawdzanie jego zdrowia, badanie widzenia w sytuacjach zmniejszonej przejrzystości powietrza, w specjalnych okobusach, jak widzi senior po zmroku, ponieważ jesteśmy w okresie jesienno-zimowym.

Pan poseł mówił o kwestii pięciu województw. Działając na poziomie faktów i analiz, wskazaliśmy te województwa i te miejsca, gdzie dochodzi do dramatycznego pogorszenia stanu bezpieczeństwa rowerzystów powyżej 60. roku życia. Jednocześnie przeprowadziliśmy badanie, które w tej chwili analizujemy, przed i po, jak to działanie wpłynęło na efektywność poprawy bezpieczeństwa samych seniorów. Chcieliśmy tę akcję tak zbudować…

Pan poseł mówił, że było napisane o krajowej radzie. Zgodnie z kompetencjami krajowej rady i ustawy Prawo o ruchu drogowym, krajowa rada inicjuje, pokazuje pewne projekty, które później oczywiście śmiało są realizowane na poziomie wojewódzkim, ale ktoś musi je zainicjować w kompleksowy sposób. Zrobiliśmy to, działając na podstawie faktów i analiz, docierając bezpośrednio do uczestników ruchu drogowego. Krajowa rada chciała bezpośrednio uczestniczyć właśnie w sprawdzeniu, jak seniorzy odbiorą to działanie polegające na: kontroli stanu technicznego pojazdu, uświadomieniu, że sam rower może nie odpowiadać wymogom rozporządzeń w ruchu drogowym; sprawdzeniu stanu zdrowia nie tylko na zasadzie popatrz, ale sprawdź tak naprawdę, bo twoje funkcjonowanie ma wpływ na bezpieczeństwo; nasze działanie to także warsztaty z psychologami transportu, kompletnie inne podejście do kwestii wskazania zagrożeń dla samych seniorów, ale również podkreślenie ich ogromnej rangi i woli do tego, żeby byli ambasadorami szerzenia dobrych praktyk w kształtowaniu młodych ludzi w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym; to kwestia również napraw samych rowerów jako infrastruktury, którymi się poruszają, jednocześnie wskazanie tego, jak jest dostosowana droga; to kwestie przechodzenia przez przejścia dla pieszych i sprawy związane z działaniami poszczególnych instytucji na poziomie samorządowym ale także to, co jest wpisane w Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. To wszystko miało na celu przeanalizowanie tematu do samych podstaw.

Ten materiał naukowo-badawczy, który będziemy przygotowywać jako zbiorczy, pozwoli nam jeszcze lepiej dostosować właśnie te rodzaje narzędzi do potrzeb grupy docelowej. Najbardziej efektywne rozwiązania, które zaproponowaliśmy, chcemy powielać, a jeszcze bardziej wzmocnić te, które mogą się okazać mniej skuteczne. Więc naprawdę, opierając się na badaniach i analizach faktów, chcemy realizować takie działania z ogromną wolą i komponentem współpracy. W tym momencie, dziękuję za zaangażowanie również odpowiednich służb nadzoru, policji i wojewódzkich rad bezpieczeństwa oraz wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, bo te nasze wspólne działania są najbardziej efektywne. Dziękuję serdecznie.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Poproszę teraz pana ministra. Mamy jeszcze jeden punkt do omówienia, ale jeżeli pan sobie życzy, to bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MSWiA Jarosław Zieliński:

Jestem zainteresowany, żeby jak najszybciej udać się do pracy w ministerstwie, ale chciałbym jeszcze tylko słowo powiedzieć o radarach. Nie przewidujemy, żeby fotoradary mogły być instalowane i obsługiwane przez samorządy. To było złe doświadczenie. Poparliśmy tamten projekt, chociaż to było w poprzedniej kadencji, żeby samorządy nie zajmowały się tą dziedziną, ponieważ często było tak, że fotoradary stawiano w takich miejscach, żeby poprawić budżet samorządu, a niekoniecznie zwiększyć bezpieczeństwo. Nawiasem mówiąc, to w jakimś stopniu dotyczy i tych fotoradarów, które obsługuje inspektor transportu drogowego.

Uważam, że najwłaściwszą służbą do tego, żeby rozmieszczać odpowiednio fotoradary i dysponować przestrzenią dla tych urządzeń, jest policja. Do tego zmierzamy. Nie ma, jak powiedział pan komendant, żadnych przesłanek (można tylko stawiać pytania), które by potwierdzały, że pozbawienie samorządów prawa do radarów spowodowało zmniejszenie bezpieczeństwa na drogach; nie da się tej tezy dzisiaj obronić. Mądre, odpowiedzialne dysponowanie tymi narzędziami pomiaru prędkości, ustawianie ich tam, gdzie naprawdę jest to potrzebne i uzasadnione, a nie po to, żeby łapać kierowców, stresować ich, zbierać mandaty, będzie miało dobry skutek, ale pod wymienionymi warunkami. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję. Mamy jeszcze drugi punkt, a czas nagli. Dziękuję panom ministrom, panu dyrektorowi, panu komendantowi za udzielenie odpowiedzi. Stwierdzam, że Komisja przyjęła informację do wiadomości.

Teraz poproszę dyrektora Departamentu Infrastruktury NIK, pana Tomasza Emiljana o przedstawienie informacji na temat bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na drogach publicznych. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Tomasz Emiljan:

Dziękuję uprzejmie. Pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, panie komendancie, szanowni państwo. Na wstępie dwa słowa wprowadzenia. Zagadnieniami związanymi z bezpieczeństwem ruchu drogowego Izba zajmuje się od dawna, jak również zagadnieniami związanymi z bezpieczeństwem pieszych i rowerzystów. Dlatego z inicjatywy pana prezesa Krzysztofa Kwiatkowskiego podjęliśmy się takiej dużej kontroli projektowej właśnie w tym zakresie. Wyniki, które dzisiaj przedstawimy państwu, są jednym z komponentów tego dużego projektu. On jest na ukończeniu, niebawem zakończymy wszystkie elementy (zaraz w dwóch słowach powiem, czego dotyczą), i wtedy przedstawimy parlamentowi sprawozdanie, dużą informację na ten temat.

Podeszliśmy do tego problemu, dzieląc go na trzy, naszym zdaniem, kluczowe etapy. Pierwszy dotyczył stanu infrastruktury drogowej, tę kontrolę realizuje departament infrastruktury, którym mam zaszczyt kierować. Dzisiaj przedstawimy państwu jej wyniki. Co prawda, nasza kontrola dotyczyła generalnie stanu infrastruktury drogowej bez specjalnego sfokusowania na tę grupę wiekową, której głównie poświęcone jest dzisiejsze posiedzenie, niemniej część rzeczy dotyczących stanu tej infrastruktury jest ważąca, dlatego syntetycznie przedstawimy za chwilę wyniki.

Drugi etap kontroli, to skuteczność działań prewencyjnych prowadzonych przez policję, inspekcję transportu drogowego oraz straże gminne. Ta kontrola jest realizowana przez Departament Porządku i Bezpieczeństwa Publicznego NIK; akurat dzisiaj zostały opublikowane jej wyniki, do Sejmu one jeszcze nie dotarły, niemniej jest z nami pan doradca Tomasz Szczęsny z departamentu bezpieczeństwa i też poproszę go o to, żeby przedstawił najważniejsze zagadnienia związane z tematem dzisiejszego posiedzenia.

Trzeci etap, to zagadnienia dotyczące skuteczności działań edukacyjnych, skierowanych do dzieci i młodzieży. Tę kontrolę realizuje Departament Nauki, Oświaty i Dziedzictwa Narodowego NIK.

Po zakończeniu wszystkich trzech kontroli, kiedy będziemy mieli już wyniki, będziemy mogli je podsumować i przeanalizować, przedstawimy wyniki całego projektu.

Jeśli państwo pozwolą, przekażę głos panu wicedyrektorowi Tadeuszowi Winiarzowi w departamencie infrastruktury, który bezpośrednio nadzorował tę kontrolę i on przedstawi jej najważniejsze ustalenia. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję bardzo. Proszę.

Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Tadeusz Winiarz:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Głównym celem naszej kontroli była ocena działań publicznej administracji drogowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, czyli pieszych i rowerzystów. Cele szczegółowe, tj. obszary naszej kontroli nadzorowanej przez departament infrastruktury dotyczyły, po pierwsze, opracowania i realizacji programu bezpieczeństwa ruchu drogowego w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, po drugie, dostosowania infrastruktury drogowej do potrzeb zapewnienia poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, po trzecie, czynności organizacyjno-technicznych w zakresie zarządzania ruchem na drogach i po czwarte, uwzględnienia w obowiązujących przepisach i działaniach legislacyjnych zagadnień zapewniających poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

Kontrole przeprowadziliśmy w 38 jednostkach, w tym, w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, czyli w obecnym Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, a także w zarządach dróg wszystkich kategorii oraz w jednostkach zarządzających ruchem. Istotne jest tutaj, że kontrolą objęto okres od 2013 do połowy roku 2015.

Szanowni państwo, w ocenie NIK działalność publicznej administracji drogowej, odpowiedzialnej za wykonywanie zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, legislacji, a także zarządzania drogami i organizacji ruchu, nie doprowadziła do poprawy

bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym. W przypadku bezpieczeństwa pieszych odnotowano wprawdzie niewielki postęp, niemniej należy pamiętać, że o ile w Unii Europejskiej piesi stanowią 21% wszystkich ofiar śmiertelnych, to w Polsce nadal co trzecia osoba zabita na drodze to pieszy. Działania podejmowane przez krajową i wojewódzkie rady bezpieczeństwa ruchu drogowego nie przyniosły w okresie objętym kontrolą zakładanych efektów, przyjętych w programach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania te były nieskoordynowane i niekomplementarne. Z ustaleń kontroli wynika, że instytucje tworzące system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego nie współpracowały ze sobą, nie było między nimi przepływu informacji – jedynym wyjątkiem jest roczna sprawozdawczość. Na przykład, stwierdziliśmy tylko jeden przypadek współpracy pomiędzy wojewódzkimi radami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Instytucje odpowiedzialne za proponowanie kierunków polityki państwa w zakresie BRD, przygotowanie i realizację programów poprawy BRD nie miały kompletnych i wiarygodnych statystyk na temat wypadkowości, a krajowa rada nie wykonywała przewidzianych przepisami prawa analiz podejmowanych działań.

Na niezadowalający stan bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów wpływ miało niedostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb tych użytkowników. Główną przyczyną tego stanu było niewykonywanie lub nierzetelna realizacja podstawowych zadań ustawowych należących do jednostek zarządzających infrastrukturą pieszo-rowerową oraz organów zarządzających ruchem. Infrastruktura pieszo-rowerowa znajdowała się w złym stanie technicznym i była niewłaściwie oznakowana. W okresie od 2011 r., w sieci dróg administrowanych przez skontrolowane jednostki zarządzające drogami, nie zmieniła się w zasadniczy sposób zarówno długość, jak i ilość infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów. We wszystkich skontrolowanych jednostkach nie uległ zmianie lub odnotowano tylko niewielki przyrost infrastruktury liniowej. Dotyczyło to długości takich elementów infrastruktury, jak drogi dla rowerów, pasy ruchu dla rowerów, chodniki i pobocza. Podobna sytuacja miała miejsce w odniesieniu do infrastruktury punktowej w postaci liczby przejazdów dla rowerzystów, przejść dla pieszych, śluz rowerowych, kładek i tuneli dla pieszych i rowerzystów, wysp azylu dla pieszych oraz sygnalizacji świetlnej. Spośród 20 skontrolowanych jednostek zarządzających drogami 11 nie sporządziło projektów planu rozwoju sieci drogowej oraz planu finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg. Brak tych kluczowych projektów pozbawia możliwości systemowego i kompleksowego określania kierunków rozwoju i utrzymania infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów, w stanie gwarantującym poprawę ich bezpieczeństwa. Z dziewięciu jednostek mających plan rozwoju sieci, tylko w pięciu przypadkach był on aktualizowany. W sytuacji braku planów realizacja zadań związanych z rozwojem infrastruktury drogowej miała charakter doraźnego reagowania na zaistniałe problemy, nie zaś perspektywicznego, usystematyzowanego, spójnego gospodarowania siecią drogową.

Ustalenia kontroli wskazują na niski stopień zaspokajania zidentyfikowanych potrzeb na utrzymanie i rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej. W siedmiu zarządach dróg, gdzie poprawnie zidentyfikowano potrzeby w wymiarze finansowym i corocznie sporządzano plany wydatków ogółem oraz w rozbiciu na bieżące utrzymanie i wydatki majątkowe, wysokość zaplanowanych wydatków była na ogół kilka-, a w skrajnych przypadkach nawet kilkadziesiąt razy mniejsza od zgłoszonych potrzeb.

Nieprawidłowości związane z przeprowadzaniem okresowych kontroli stanu technicznego dróg stwierdzono w 85% zarządów dróg. W konsekwencji zarządcy nie dysponowali wiarygodnymi informacjami o stanie technicznym zarządzanej infrastruktury, a w wyniku przeprowadzania przeglądów przez osoby nieuprawnione mogło dochodzić do nieprawidłowego oceniania poszczególnych elementów infrastruktury pieszo-rowerowej. Podczas przeglądów nie sprawdzano i nie odnotowywano sposobów wykonywania zaleceń z poprzednich kontroli, a także w przypadku stwierdzenia nieprawidłowego stanu technicznego nie formułowano zaleceń pokontrolnych, do czego zobowiązują przepisy ustawy Prawo budowlane. Niezapewnienie odpowiedniego stanu technicznego infrastruktury drogowej służącej pieszym i rowerzystom stwierdzono we wszystkich 20 skontrolowanych jednostkach zarządzających drogami. Ujawnione uszkodzenia miały

wprawdzie zróżnicowany charakter, niemniej występowały powszechnie i w każdym przypadku powodowały obniżenie poziomu bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

We wszystkich 20 skontrolowanych jednostkach stwierdzono niewykonywanie, bądź nierzetelną realizację podstawowych obowiązków z zakresu zarządzania ruchem na drogach publicznych. Powszechną przyczyną nieprawidłowości było niedostosowanie stanu zatrudnienia w komórkach wyznaczonych do wykonywania czynności dotyczących zarządzania ruchem do zakresu realizowanych zadań, niskie kwalifikacje zawodowe wynikające z braku właściwego wykształcenia lub udziału w stosownych kursach lub szkoleniach, a także ograniczenia budżetowe. W połowie skontrolowanych jednostek stwierdzono nieprawidłowości związane z opracowywaniem i zatwierdzaniem projektów stałej organizacji ruchu. Rozpatrywano, a następnie zatwierdzano projekty niekompletne, które nie spełniały wymagań wynikających z obowiązujących przepisów. Zaledwie 30% skontrolowanych jednostek zarządzających ruchem wykonywało przeglądy prawidłowości oznakowania z wymaganą częstotliwością i na całej sieci administrowanych dróg. W pozostałych 70% kontrole takie w ogóle się nie odbywały, bądź obejmowały tylko część dróg, lub przeprowadzane były z mniejszą częstotliwością od wymaganej. Sposób prowadzenia dokumentacji pokontrolnej utrudniał a nawet uniemożliwiał zidentyfikowanie, a następnie wyeliminowanie nieprawidłowości w oznakowaniu ciągów dróg, jak i w funkcjonowaniu urządzeń sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej. Co jest bardzo istotne – wyniki oględzin na odcinkach dróg, w których ciągach odnotowano największą liczbę wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów, wykazały, że na 90% tych odcinków istniejąca organizacja ruchu, czyli oznakowanie dróg, w istotny sposób odbiegała od zatwierdzonej.

Ze względu na skalę i znaczenie ujawnionych nieprawidłowości w działalności publicznej administracji drogowej, które miały negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, zasadne jest, w ocenie NIK, podjęcie rozwiązań systemowych zarówno w sferze organizacyjnej, jak i prawnej. Skierowaliśmy trzy wnioski do ministra właściwego do spraw transportu, m.in. dotyczące przygotowania projektu zmian ustawy Prawo o ruchu drogowym, o rozważenie możliwości nowelizacji rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach, a także o podjęcie inicjatywy, aby minister jako przewodniczący KRBRD i w porozumieniu z pozostałymi instytucjami zarządzającymi systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce doprowadził do opracowania ogólnopolskiego spójnego i kompleksowego programu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Szanowni państwo, ze względu na stwierdzone ograniczenia w budżetach samorządów lokalnych nierzadko wykluczających realizację podstawowych zadań związanych z zarządzaniem drogami i organizacją ruchu na drogach samorządowych, wnieśliśmy do ministra finansów, aby w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu zapewnił jednostkom samorządu terytorialnego stałe finansowanie, które umożliwiłoby utrzymanie i rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej w stanie zapewniającym bezpieczeństwo na drogach. W sferze organizacyjnej skierowaliśmy również wnioski do jednostek zarządzających drogami i organów zarządzających ruchem o dostosowanie infrastruktury drogowej zarówno pod względem stanu technicznego, jakości, długości, ilości, jak i oznakowania do zwiększających się potrzeb bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję bardzo. Troszeczkę mnie zaszokowała informacja przedstawiona przez pana dyrektora. Jednoznacznie możemy powiedzieć, że cały czas było niewykorzystywanie, niedostosowanie, nieprawidłowości, wszystkie na nie. Okres, jaki był brany pod uwagę, to lata 2013-2015. Działania KRBRD i rad wojewódzkich również nie były w jakikolwiek sposób skoordynowane, także programy nie dawały gwarancji skuteczności ich realizacji. Jest to bardzo smutny obraz tego, co się działo. Środki, których może faktycznie było za mało, były, według mnie, niewłaściwie wykorzystane i właściwie nic nie przyniosły. Minister Zieliński już zaznaczył, że są prowadzone analizy tych wszystkich programów, niewłaściwych działań, może akurat będą wyciągnięte wnioski, środki zostaną zwięk-

szone i pójdzie to w dobrą stronę. Czy ktoś z państwa chce zabrać głos? Wszyscy jesteśmy mocno smutni, prawda? Czy ktoś ma jakieś pytania?

Członek Warszawskiej Rady Seniorów Stanisław Trzmiel:

Ja bym tylko chciał zgłosić taki apel – jako seniorzy nie możemy być przynależni do partii. Wobec tego my, seniorzy, a w Warszawie jest 500 tysięcy osób w wieku 60+, przyjaźnimy się ze wszystkimi. I chciałbym z tym apelem zwrócić się do wszystkich przedstawicieli rządu, żeby wszyscy byli przyjaźni dla siebie. Nie tylko dla seniorów, ale dla siebie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Zwiercan (WiS):

Dziękuję bardzo. Dziękuję bardzo panom dyrektorom za przedstawienie informacji. Stwierdzam, że Komisja przyjęła informację do wiadomości. Jeszcze raz dziękuję przedstawicielom rządu, dziękuję dyrektorom, posłom, dziękuję naszym gościom. Zamykam posiedzenie Komisji. Ślicznie państwu dziękuję.